MINISTERSTWO
SPRAW ZAGRANICZNYCH
—
DEPARTAMENT POLITYCZNY

Warszawa, dn. 31 maja 1927 r.

PRZEGLĄD EKONOMICZNY

№ II

TREŚĆ:

DRUKOWANE JAKO RĘKOPIS.

ZAKŁ. DRUK. F. WYSZYŃSKI I S-KA WARECKA 15.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych oczekuje szczegółowego sprawozdania od PP. Kierowników urzędów zagranicznych, w jaki sposób materjał propagandowo-informacyjny, zawarty w niniejszym zeszycie, został przez nich zużytkowany, z załączeniem do sprawozdania wycinków odnośnych czasopism.

Materjał informacyjny

O ZAKRESIE I ZASADACH KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ POMIĘDZY POLSKĄ A OBCEMI PAŃSTWAMI, TUDZIEŻ O KOMUNIKACJI POMIĘDZY OBCEMI PAŃSTWAMI W TRANZYCIE PRZEZ POLSKĘ.

I. Komunikacje towarowe.

I. Zasady komunikacji z państwami, należącemi do Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi.

Komunikacja towarowa pomiędzy Polską a obcemi państwami, tudzież pomiędzy obcemi państwami w tranzycie przez Polskę, odbywa się, o ile chodzi o państwa, należące do Berneńskiej Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi, na zasadach wspomnianej Konwencji, postanowień wykonawczych do niej oraz ujednostajnionych postanowień dodatkowych Międzynarodowego Komitetu Transportowego, stanowiących razem t. zw. Ujednostajniony Regulamin międzynarodowego przewozu towarów kolejami żelaznemi.

Do Konwencji Międzynarodowej należą, oprócz Polski, następujące państwa: Austrja, Belgja, Bułgarja, Czechosłowacja, Danja, Francja, Holandja, Luksemburg, Niemcy, Norwegja, Rumunja, terytorjum Sarry, Królestwo Serbów, Chorwatów i Słoweńców, Szwajcarja, Szwecja, Węgry i Włochy. Koleje wszystkich tych państw stosują Ujednostajniony Międzynarodowy Regulamin Przewozowy.

Towary, nadawane do przewozu w obrębie państw wymienionych, mogą być przewiezione od stacji nadawczej aż do stacji przeznaczenia za jednym międzynarodowym listem przewozowym, przyczem opłaty przewozowe na rzecz kolei wszystkich państw, uczestniczących w przewozie, mogą być bądź przekazane do pobrania od odbiorcy na stacji przeznaczenia, bądź uiszczone zgóry przez nadawcę; dopuszcza się również uiszczenie zgóry części przewodnego, zwykle do granicy pomiędzy dwoma sąsiedniemi państwami, z przekazaniem pozostałej części do pobrania od odbiorcy.

2. Ograniczenia w stosowaniu Ujednostajnionego Międzynarodowego Regulaminu Przewozowego.

W okresie czasu, jaki nastąpił bezpośrednio po wielkiej wojnie, stosunki wewnętrzne w poszczególnych państwach, w szczególności zaś niezrównoważona sytuacja walutowa, nie pozwalały na stosowanie bez ograniczeń Konwencji Międzynarodowej, jak również Ujednostajnionego Międzynarodowego Regulaminu Przewozowego w komunikacji pomiędzy różnemi państwami. Najważniejszą trudność stanowiło tu ryzyko nie dających się z góry obliczyć strat dla kolei danego państwa przy otrzymywaniu należności przewozowych nie bezpośrednio po dokonaniu przewozu, a w drodze późniejszego rozrachunku z kolejami innych państw. Dlatego też komunikacja międzynarodowa odbywała się w tym okresie albo z reekspedycją na stacjach granicznych, gdzie przesyłka musiała być wykupiona przez pośrednika

i nadana na nowo do dalszego przewozu za nowym listem przewozowym, albo na zasadzie specjalnych przepisów, wydawanych dla komunikacji pomiędzy sąsiedniemi państwami lub też dla komunikacji w obrębie grupy pewnych państw. Przepisy te, wydawane w formie „obwieszczeń“ lub też „taryf“, zawierały odchylenia od Ujednostajnionego Międzynarodowego Regulaminu przewozowego, z których najważniejsze były: przymus opłacania zgóry przez nadawcę przewoźnego za odległość do granicy państwa i przekazywania należności za pozostałą odległość do pobrania od odbiorcy, zakaz obciążania przesyłek zaliczeniami lub też udzielania na nie nadawcy przez kolej zaliczek, zakaz ubezpieczania dostawy, wyłączanie od przewozu pewnych przedmiotów i t. p. Przepisy, o których mowa, łagodzone były z biegiem czasu, i zawarte w nich ograniczenia stopniowo znoszone, tak że obecnie w komunikacjach pomiędzy Polską a obcemi państwami, należącemi do Konwencji Międzynarodowej, pozostał jedynie w mocy zakaz obciążania przesyłek zaliczeniami i udzielania nadawcy przez kolej zaliczek na przesyłki. Zakaz ten nie obowiązuje jedynie przy stosowaniu górnośląskich taryf bezpośrednich: sąsiedzkiej (pomiędzy polską i niemiecką częściami Górnego Śląska i stacjami kolei niemieckich), chociaż i tutaj wysokość zaliczenia jest ograniczona do kwoty 200 fr. w złocie na jednym liście przewozowym.

Z przepisów specjalnych tego rodzaju, nie zawierających już zresztą istotnych odchyleń od Konwencji Międzynarodowej poza niedopuszczeniem zaliczeń i zaliczek, obowiązują obecnie:

a) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16/III. 1927 r. w sprawie komunikacji towarowej z Austrją, Czechosłowacją, Rumunją, Królestwem Serbów, Chorwatów i Słoweńców, Szwajcarją, Węgrami i Włochami (Dziennik Ustaw. Rz. P. Nr. 28, poz. 230);

b) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26/I. 1927 r. w sprawie komunikacji z Bułgarją (Dziennik Ustaw. Rz. P. Nr. 7);

c) Obowiązująca od dnia 1 sierpnia 1925 r. Taryfa dla komunikacji pomiędzy Polską a Belgją, Francją i Luksemburgiem oraz kolejami terytorjum Sarry w tranzycie przez Francję (obwieszczenie w Nr. 169 Monitora Polskiego z dnia 24/VII. 1925 r.);

d) Obowiązująca od dnia 1 lipca 1926 r. Taryfa dla komunikacji pomiędzy Polską a Danją, Szwecją i Norwegją (obwieszczenie w Nr. 140 Monitora Polskiego z dn. 23/VI. 1926 r.);

e) Obowiązująca od dnia 1 maja 1926 r. Taryfa dla komunikacji pomiędzy Polską a Holandją (obwieszczenie w Nr. 94 Monitora Polskiego z dnia 24/IV. 1925 r.);

f) Obowiązująca od dnia 1 stycznia 1927 r. Taryfa dla komunikacji pomiędzy Polską a Niemcami i kolejami terytorjum zagłębia Sarry w tranzycie przez Niemcy (Dziennik Ustaw Rz. P. Nr. 129/26, poz. 779).

Aczkolwiek niektóre z wymienionych powyżej przepisów noszą nazwę taryfy, nie zawierają one danych o wysokości opłat przewozowych i mają raczej regulaminowy charakter.

3. Opłaty przewozowe. Bezpośrednie taryfy międzynarodowe.

Opłaty przewozowe za przesyłki międzynarodowe, przewożone z udziałem kolei polskich, oblicza się dotąd naogół z wyjątkami, o których niżej, za odległość kolei polskich według wewnętrznej taryfy kolei polskich, a za odległość kolei obcych państw bądźto również według ich taryf wewnętrznych, bądźto według bezpośrednich taryf międzynarodowych, istniejących na części drogi przewozowej. Stosowanie tych ostatnich uzależniają zwykle przepisy od żądania, które winien umieścić nadawca w odpowiedniej rubryce międzynarodowego listu przewozowego.

Jednakże koleje polskie posiadają pewną ilość bezpośrednich taryf międzynarodowych, podających wysokość opłat tak polskich, jak i obcych kolei w ogólnych stawkach dla przestrzeni pomiędzy dwiema stacjami, położonemi na obszarach różnych państw, lub w stawkach częściowych dla odległości kolei danego państwa. Są to mianowicie:

a) Obowiązująca od dnia 1 listopada 1924 r. Taryfa dla górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej (8 dodatków), stosowana do przewozów pomiędzy Górnym Śląskiem polskim i niemieckim oraz do przewozów pomiędzy stacjami, położonemi na polskim Górnym Śląsku, tranzytem przez linje niemieckie lub też pomiędzy stacjami, położonemi na niemieckim Górnym Śląsku, tranzytem przez polskie linje kolejowe. Ogłoszenia o tej taryfie są umieszczane w Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego;

b) Obowiązująca od dnia 1 listopada 1924 r. Taryfa dla polsko-górnośląsko-niemieckiej komunikacji związkowej (7 dodatków), stosowana do przewozów pomiędzy polskim Górnym Śląskiem a stacjami kolei niemieckich, oprócz położonych na Górnym Śląsku niemieckim. Ogłoszenia o tej taryfie są również umieszczane w Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego;

c) Polsko-Rumuńska Kolejowa Taryfa Towarowa, części I i II, zeszyt 2, obowiązujące od dnia 1 listopada 1926 r. i część II, zeszyt 3, obowiązująca od dnia 15 listopada 1926 r. (obwieszczenie w Nr. 236 Monitora Polskiego z dnia 14/X. 1926 r.);

d) Taryfy na eksport polskiego węgla: do portów włoskich w Trieście i Fiume (Dz. Ust. Rz. P. Nr. 102 z dn. 15/X. 1926 r., poz. 594), ważna do dnia 31/VIII. 1927 r.; do portu Fiume przez S. H. S. i do położonej na granicy włoskiej stacji kolei S. H. S. Rakek trs (Postumia) (Dz. Ust. Rz. P. Nr. 130 z dn. 31/XII. 1926 r., poz. 782), ważna do dnia 31/XII. 1927 r.; do austrjacko-jugosłowiańskich punktów granicznych Rosenbach i Spielfeld-Strass (Dz. Ust. Rz. P. Nr. 102 z dn. 15/X. 1926 r, poz. 591 i 593, Nr. 6 z dn. 26/I. 1927 r., poz. 37, i Nr. 17 z dn. 3/III. 1927 r., poz. 135), ważne do dnia 31/VIII. 1927 r.; do austrjacko-włoskich punktów granicznych San Candido, Tarvisio i Brennero (Dz. Ust. Rz. P. Nr. 102 z dn. 15/X. 1926 r. poz. 592, Nr. 91 z dn. 31/VIII. 1926 r., poz. 523, Nr. 122 z dn. 17/XII 1926 r., poz. 712, Nr. 17 z dn. 1/III. 1927 r., poz. 135, i Nr. 23 z dn. 14.III. 1927 r., poz. 185), ważne do dnia 31/VIII. i 31/X. 1927 r.; do szwajcarsko-włoskich punktów granicznych Iselle, Chiasso i Pino (Dz. Ust. Rz. P. Nr. 40 z dn. 30/IV. 1927 r., poz. 364).

Zakres komunikacji z zastosowaniem bezpośrednich taryf międzynarodowych będzie z czasem wydatnie rozszerzony tak co do ilości kolei, jak i artykułów przewozu, objętych takiemi taryfami. Koleje polskie łącznie z kolejami innych państw, zainteresowanemi w komunikacji z Polską, prowadzą bowiem obecnie prace nad ustanowieniem taryf bezpośrednich: polsko-czeskosłowackiej, polsko-niemieckiej, polsko-austrjackiej, polsko-węgierskiej, lewantyńskiej dla komunikacji z portami Bliskiego Wschodu przez porty rumuńskie oraz adrjatyckiej dla komunikacji z portami morza Adrjatyckiego. Niebawem mają być również rozpoczęte prace nad taryfą polsko-bułgarską. Niektóre z tych prac są już znacznie posunięte, tak że n. p. wprowadzenia w życie taryfy polsko-czeskosłowackiej można oczekiwać około 1 lipca r. b.

4. Komunikacje z państwami, nie należącemi do Konwencji Międzynarodowej.

Z pomiędzy państw, bezpośrednio sąsiadujących z Polską, aż trzy państwa, a mianowicie Litwa, Łotwa i Związek Socjalistycznych Republik Rad, nie należą do Berneńskiej Konwencji Międzynarodowej, w której uczestniczą państwa, poprzednio wymienione, t. j. do Konwencji z dnia 14 października 1890 r. z późniejszemi zmianami i uzupełnie-

niami (ogłoszonej dla Polski w Nr. 76 Dziennika Ustaw z roku 1922, poz. 685 i 686). Litwa i Łotwa będą jednak należały do nowej Konwencji z dnia 23 października 1924 r., mającej zastąpić dotychczas stosowaną w państwach, które ją ratyfikowały lub będą ratyfikowały, po zawarciu pomiędzy Rządami tych państw układu w tym przedmiocie. W ten sposób komunikacja Polski z temi dwoma państwami oprze się w przyszłości na tych samych zasadach, co i komunikacja z państwami Zachodu.

Tymczasem, z powodów ogólno-politycznej natury Polska komunikacji kolejowej z Litwą wcale nie posiada, komunikacja zaś z Łotwą opiera się na zasadach, ogłoszonych Rozporządzeniem Ministra Kolei Żelaznych z dn. 23 lutego 1923 r. w Nr. 18 Dziennika Ustaw z dn. 26/II. 1923 r., poz. 127, i obowiązujących dotychczas w redakcji, zmienionej Rozporządzeniami z dn. 24 listopada 1923 r. (Dz. Ust. Rz. P. Nr. 121, poz. 985) i z dn. 17 czerwca 1924 r. (Dz. Ust. Rz. P. Nr. 53, poz. 538). W myśl tych zasad przewóz towarów pomiędzy Polską a Łotwą połączony jest z koniecznością reekspedycji przesyłek na łotewskiej stacji Zemgale, do której i z której mogą być wysyłane również za bezpośredniemi międzynarodowemi listami przewozowemi przesyłki tranzytowe przez Polskę, przeznaczone dla innych stacyj łotewskich lub stacyj kolejowych, znajdujących się w państwach, za Łotwą położonych (np. Estonją), a pochodzące z państw, należących do Konwencji Międzynarodowej, albo też odwrotnie pochodzące ze stacji łotewskich lub znajdujących się w państwach za Łotwą położonych, a przeznaczone do państw, należących do Konwencji.

Co się tyczy Związku Socjalistycznych Republik Rad, to z państwem tem Polska zawarła w dn. 24 kwietnia 1924 r. odrębną Konwencję kolejową, ogłoszoną w Nr. 50 Dziennika Ustaw z roku 1925., poz. 345. Stosownie do art. 13-go tej Konwencji przewóz towarów pomiędzy Polską a Z. S. R. R. odbywa się również na zasadzie Konwencji Międzynarodowej, stosowanej jako prawo umowne z pewnemi ograniczeniami. Ograniczenia te, podane pierwotnie w załączniku II do polsko-sowieckiej Konwencji, lecz złagodzone następnie we wzajemnem porozumieniu pomiędzy władzami kolejowemi obu państw, zawiera obowiązująca od dnia 15 maja 1926 r. Taryfa towarowa dla komunikacji pomiędzy Polską a Z. S. S. R. (obwieszczenie w Nr. 97 Monitora Polskiego z dnia 28 kwietnia 1926 r., zmiany od dnia 15/I. 1927 r. w Nr. 2 tegoż roku). Zasady komunikacji z Z. S. R. R. nie wykazują znaczniejszych różnic w porównaniu z zasadami komunikacji z innemi państwami, nie dopuszczając jednak, przynajmniej dotychczas, oprócz zaliczeń i zaliczek, także ubezpieczania dostawy oraz przewozu kosztowności i zwłok. Natomiast co do sposobu uiszczania przewoźnego niema i tutaj ograniczenia prawa nadawcy bądź to opłacenia go zgóry całkowicie lub częściowo, bądź to przekazania do pobrania od odbiorcy. Taryfa ta nie zawiera danych o wysokości opłat przewozowych i ma raczej regulaminowy charakter.

5. Tranzyt przez Polskę.

Posiadając uregulowaną komunikację bezpośrednią z kolejami wszystkich państw sąsiednich oprócz Litwy, a poniekąd Łotwy, koleje polskie stanowią wolną drogę dla tranzytu międzynarodowego pomiędzy państwami, należącemi do Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi, z której tranzyt ten może korzystać bez żadnych ograniczeń oprócz stosowanych w komunikacjach, dla których Polska jest krajem nadania lub przeznaczenia, a więc właściwie tylko zakazu obciążania przesyłek zaliczeniami lub zaliczkami. Zresztą, w stosunku do przesyłek tranzytowych, koleje polskie zgodziły się już na zniesienie i tego zakazu.

Pewne komplikacje nastręcza jedynie tranzyt w komunikacji z Prusami Wschodniemi przez Niemcy i polskie linje kolejowe, położone na obszarze b. zaboru pruskiego, ze względu na to, że t. zw. taryfa wschodnio-pruska kolei niemieckich, wprowadzona przez nie na zasadzie uprawnień, jakie daje im art. 39 Konwencji Paryskiej z dnia 21 kwietnia 1921 r. (Dz. Ust. Rz. P. Nr. 61 z dnia 8/VIII. 1922 r., poz. 549), czyni szczególniej dogodnym przewóz odnośnych przesyłek nie za bezpośrednim międzynarodowym listem przewozowym, a z reekspedycją na obszarze państwa niemieckiego. Anomalja ta powinna jednak być usunięta w bliskiej przyszłości, gdyż polskie Ministerstwo Komunikacji wyraziło ostatnio zgodę na stosowanie opłat taryfy wschodnio-pruskiej do przesyłek międzynarodowych, przewożonych do Prus Wschodnich lub z Prus Wschodnich tranzytem przez Niemcy i Polskę, o ile zażąda tego nadawca w liście przewozowym.

O ile chodzi o tranzytową przez Polskę komunikację pomiędzy państwami, należącemi i nie należącemi do Międzynarodowej Konwencji o przewozie towarów kolejami żelaznemi, to brak bezpośredniej komunikacji sąsiedzkiej z Litwą uniemożliwia również prowadzenie bezpośredniego tranzytu przesyłek, przeznaczonych do tego kraju lub stamtąd pochodzących. Tranzyt do Łotwy lub z Łotwy korzysta, jak to już przedtem zaznaczono, z tych samych warunków, co i komunikacja sąsiedzka polsko-łotewska, tj. wymaga reekspedycji na stacji Zemgale. Co się tyczy Związku Socjalistycznych Republik Rad, to, stosownie do umowy pomiędzy Towarzystwem Niemieckich Kolei Rzeszy, Polskiemi Kolejami Państwowemi oraz kolejami Z S. R. R. z dniem 1 stycznia 1927 r. wprowadzono bezpośrednią tranzytową przez Polskę komunikację towarową pomiędzy Niemcami a Z. S. R. R. Zasady tej komunikacji ujmuje Taryfa na przewóz towarów i zwierząt w komunikacji, o której mowa (obwieszczenie w Nr. 268 Monitora Polskiego z dnia 22 listopada 1926 r.). Konwencję Międzynarodową przyjmuje się i tu również jako umowne prawo przewozowe i stosuje bez znaczniejszych ograniczeń, poza niedopuszczeniem ubezpieczenia dostawy, głównie zaś niedopuszczeniem przewozu przesyłek pośpiesznych. Natomiast co do sposobu uiszczania przewoźnego, obciążania przesyłek zaliczeniami, warunki komunikacji tej odchyleń od Konwencji Międzynarodowej nie przewidują, a dla przewozu cennych przedmiotów taryfa ustala warunki nader zbliżone do warunków Ujednostajnionego Międzynarodowego Regulaminu przewozowego. Zmiany i uzupełnienia wspomnianej taryfy, dotyczące przeważnie stacji kolei Z. S. R. R., należących do komunikacji bezpośredniej, ogłoszono dotychczas w następujących numerach Monitora Polskiego: 297 z dnia 28/XII. 1926 r., 2 z dnia 4/I. 1927 r., 7 z dnia 11/I. 1927 r., 35 z dnia 14/II. 1927 r., 48 z dnia 1/III. 1927 r., 78 z dnia 5/IV. 1927 r.

Wprowadzenie bezpośredniej tranzytowej przez Polskę komunikacji pomiędzy Z. S. R. R. a innemi państwami wymaga zawarcia umów pomiędzy zarządami zainteresowanych kolei, analogicznych do umowy, zawartej pomiędzy kolejami, uczestniczącemi w komunikacji niemiecko-polsko-sowieckiej. Podług posiadanych wiadomości w niedługim czasie powinna dojść do skutku taka umowa dla bezpośredniej komunikacji czeskosłowacko-polsko-sowieckiej.

II. Komunikacje osobowe.

W dziedzinie międzynarodowych komunikacyj osobowych stałem dążeniem Ministerstwa Komunikacji było przywrócenie dawnych stosunków przedwojennych, polegających na dostarczeniu podróżującej publiczności maximum tych udogodnień i ułatwień w podróży, jakie można było

stworzyć przez wprowadzenie bezpośrednich taryf zagranicznych na przewóz osób i bagażu nietylko pomiędzy państwami ościennemi, lecz również z dalej położonemi, które uczuwały potrzebę nawiązania kontaktu z Polską.

Początkowo taryfy te nosiły charakter tymczasowy i były oparte na przepisach wewnętrznych zarządów kolejowych, zainteresowanych w danej komunikacji, które były uzgadniane na konferencjach kolejowych. Z biegiem jednak czasu, po opracowaniu Międzynarodowej Konwencji o przewozie osób i bagażu, skierowano usiłowania w tym kierunku, aby przepisy przewozowe, obowiązujące w różnorodnych komunikacjach zagranicznych miały charakter więcej jednolity i były jak najściślej uzgodnione z przepisami rzeczonej Konwencji Międzynarodowej.

Przy opracowaniu taryf zagranicznych zwrócono przedewszystkiem uwagę na komunikacje z państwami sąsiedniemi. Obecnie istnieją bezpośrednie taryfy sąsiedzkie pomiędzy Polską, Niemcami, Czechosłowacją, Rumunją oraz pomiędzy Polskim i Niemieckim Śląskiem Górnym. Wkrótce będzie wprowadzona w życie również taryfa bezpośrednia pomiędzy Polską a Związkiem S. R. R., gdyż prawie wszystkie prace przygotowawcze zostały z pomyślnym skutkiem zakończone.

1. Komunikacja sąsiedzka Polska — Niemcy.

W komunikacji tej obowiązuje taryfa na przewóz osób, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami polskich kolei państwowych, położonych w Polsce i na obszarze W. M. Gdańska, jak również pomiędzy stacjami kolei, będących w zarządzie P. K. P. z jednej strony, a stacjami niemieckiego T-wa Kolei Państwowych oraz niemieckich kolei prywatnych z drugiej strony. Taryfa ta weszła w życie z dniem 15 maja 1926 r. z równoczesnem ogłoszeniem jej w Monitorze Polskim.

Opłaty taryfowe zostały wyrażone w złotych za odcinki P. K. P., za odcinki gdańskie w guldenach, za odcinki zaś kolei niemieckich w markach Rzeszy, według stawek taryf wewnętrznych. Opłaty te pobierane są po przerachowaniu w walucie kraju wyjazdu. Bezpośrednia odprawa osób, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych odbywa się w tej komunikacji przez 22 przejścia graniczne, z których szczególną uwagę zwrócono na kierunki: Zbąszyń—Stentsch, Zduny—Freyhan, Grajewo—Prostken, Kalthof—Marienburg, Strzebielino—Gross-Boschpol, Kaczory—Schneidemühl, Rawicz—Korsenz, Chojnice - Firchau, Ruda Śl.—Hindenburg i Chorzów—Beuthen ze względu na istniejące bezpośrednie połączenia pociągowe, tak pomiędzy Polską a Niemcami, jak i do innych krajów.

Jakkolwiek stosunki polityczno-handlowe pomiędzy Polską a Niemcami nie są jeszcze uregulowane, jednakowoż w taryfie powyższej, jak to zaznaczono już wyżej, uwzględniono również bezpośrednią odprawę przesyłek nadzwyczajnych, mając na uwadze wzajemne potrzeby kupiectwa obu krajów.

Przyjmowanie jednak przesyłek nadzwyczajnych do przewozu dopuszcza się tylko od lub do stacyj, na których są urzędy celne.

2. Komunikacja sąsiedzka pomiędzy Polską a Czechosłowacją.

W celu umożliwienia bezpośredniej odprawy osób i bagażu w tej komunikacji, wydano z ważnością od 1 czerwca 1925 roku Taryfę Tymczasową, obejmującą również obszar W. M. Gdańska, ogłaszając o tem jednocześnie w Monitorze Polskim.

Przepisy przewozowe tej taryfy oparte są głównie na przepisach taryf wewnętrznych obu krajów, z uwzględnieniem co do bagażu niektórych postanowień Konwencji Międzynarodowej.

Stawki taryfowe zostały wyrażone za przestrzenie P. K. P. w złotych, za przestrzenie zaś kolei czeskosłowackich w koronach czeskosłowackich,

według obowiązujących w obu krajach wewnętrznych stawek taryfowych. Należność za przewóz osób i bagażu pobiera się w walucie miejscowej kraju wyjazdu lub wysłania, po przerachowaniu waluty obcej na walutę miejscową według każdorazowo obowiązującego kursu kolejowego.

Podróżnych i bagaż odprawia się bezpośrednio przez niżej wyszczególnione przejścia graniczne:

1. Zebrzydowice—Petrovice u Bohumina,
2. Cieszyn—Česky Těšin,
3. Muszyna—Orlov na Slovensku,
4. Zwardoń—Skalité,
5. Podczerwone—Sucha Hora,
6. Łupków—Medzi Laborce,
7. Ławoczne—Skotarský,
8. Sianki—Užok,

stosownie do geograficznego położenia stacji wysłania i przeznaczenia.

Przez powyższe przejścia graniczne wydaje się bezpośrednie bilety i wysyła bagaż za bezpośredniemi kwitami bagażowemi od 120 ważniejszych stacyj polskich do 110 stacyj czeskosłowackich, ciążących ku tym przejściom. Najdogodniejsze i najszybsze połączenia komunikacyjne wagonami bezpośredniemi istnieje między stacjami: Warszawa Główna—Karlovy Vary, Warszawa Główna—Praha—Plzeň (Pilzno) i Warszawa Główna—Pieštany (Piszczany)—Trenčin—Trenčianska Teplá (tą drogą idzie wagon bezpośredni Warszawa—Budapeszt).

3. Komunikacja sąsiedzka pomiędzy Polską a Rumunją.

Na potrzeby tej komunikacji wprowadzono już z dniem 1-go listopada 1924 roku bezpośrednią taryfę na przewóz osób i bagażu pomiędy stacjami P. K. P. i stacjami, położonemi na obszarze W. M. Gdańska, z jednej strony, a stacjami rumuńskich kolei państwowych — z drugiej. Za podstawę taryfy powyższej przyjęto w znacznej części postanowienia Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej, wobec czego i przepisy przewozowe nie uległy dotychczas prawie żadnym zmianom, z wyjątkiem postanowień co do waluty taryfowej, która obecnie po stabilizowaniu leja rumuńskiego została, za obopólną zgodą, określona w złotych polskich, t. j. opłaty przewozowe, przypadające za odległości kolei polskich i za odległości kolei rumuńskich, wyrażone są w złotych.

Bezpośrednia odprawa osób i bagażu w komunikacji powyższej odbywa się obecnie pomiędzy 35-oma ważniejszemi stacjami polskiemi a 22-ma stacjami kolei rumuńskich przez jedno przejście graniczne, mianowicie Śniatyn-Załucze—Grigore Ghica Voda wobec tego, że przez inne przejścia graniczne komunikacja osobowa nie istnieje z powodu trudności natury technicznej.

Podróżni mogą korzystać z bezpośrednich wagonów: 1) Plzeň (Pilzno) — Bukareszt, biegnącego przez Dziedzice, Kraków, Lwów, Stanisławów, 2) Katowice—Bukareszt, 3) Warszawa Główna—Bukareszt via Lublin, Rozwadów, Lwów, Stanisławów, 4) Warszawa Główna — Constanta.

Na podstawie taryfy powyższej można przewozić w komunikacji polsko-rumuńskiej również przesyłki nadzwyczajne i psy, lecz wyłącznie w kierunku z Polski do granicznej stacji rumuńskiej Grigore Ghica Voda loco, a w kierunku z Rumunji do polskiej granicznej stacji Śniatyn-Załucze loco, dalej zaś na podstawie odnośnych taryf wewnętrznych.

4. Komunikacje Górnośląskie.

Pomiędzy stacjami Okręgu Dyrekcji K. P. w Katowicach a stacjami Okręgu Dyrekcji Kolei Rzeszy Niemieckiej w Oppeln (Opolu) oraz pomiędzy stacjami tego samego Okręgu Dyrekcjnego tranzytem przez koleje Okręgu

drugiej Dyrekcji odbywa się bezpośrednia odprawa osób, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych na podstawie nowej taryfy specjalnej, ważnej od 15 maja 1926 r. i ogłoszonej rownocześnie z wejściem jej w życie w Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego w Katowicach.

Taryfa ta jest zupełnie odrębna od innych taryf zagranicznych ze względu na obowiązujące w tej komunikacji (pomiędzy Śląskiem Górnym polskim a Śląskiem Górnym niemieckim) — w wykonaniu Traktatu Wersalskiego — postanowienia Genewskiej (polsko - niemieckiej) Konwencji Górnośląskiej.

Za podstawę do taryfy rzeczonej przyjęto niemieckie przepisy regulaminowe oraz zbudowano ją systemem rozdzielczym, t. j. koleje polskie i niemieckie mają swe opłaty przewozowe obliczone oddzielnie do czy od granicy państwa. Opłaty te wyrażone są we frankach złotych według stosunku 1 dolar złoty = 5,18 fr. złotego, pobiera się zaś te opłaty w walucie miejscowej kraju wyjazdu lub nadania, z uwzględnieniem kursu dolara w stosunku do tych ostatnich walut.

Bezpośrednia odprawa osób, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych odbywa się przez następujące przejścia graniczne:

1) Lubliniec—Cziasnau, 2) Pawonków—Pluder, 3) Strzybnica — Brynnek, 4) Rojca — Beuthen (Oberschles.), 5) Szarlej — Beuthen (Oberschles.), 6) Chorzów—Beuthen (Oberschles.), 7) Orzegów — Bobrek, 8) Ruda Śl. — Hindenburg, 9) Makoszowy — Sosnitza, 10) Sumina — Nensa, 11) Olza — Annaberg.

Do taryfy powyższej włączone zostały prawie wszystkie stacje kolejowe (przysposobione do ruchu osobowego i bagażowego) obu Okręgów Dyrekcyjnych.

Poza opłatami normalnemi taryfa ta przewiduje cały szereg ulg dla dzieci, uczącej się młodzieży, robotników oraz bilety miesięczne w uwzględnieniu istniejących specjalnych warunków sąsiedzkich pomiędzy polską a niemiecką częścią Śląska Górnego.

5. Komunikacje Gdańskie.

W bezpośredniej komunikacji osobowo-bagażowej pomiędzy Polską a W. M. Gdańskiem oraz pomiędzy Polską a Polską tranzytem przez obszar W. M. Gdańska, obowiązuje na całej drodze przejazdu czy też przewozu wewnętrzna osobowa taryfa P. K. P.

Opłaty przewozowe oblicza się według stawek polskich z dodaniem do nich wyłącznie w komunikacji z W. M. Gdańskiem nieznacznego dodatku (podatku przewozowego na rzecz W. M. Gdańska). W komunikacji z Polski do Polski tranzytem przez obszar W. M. Gdańska podatku tego do opłat polskich się nie dolicza.

W celu poczynienia możliwych ułatwień i udogodnień dla podróżnych polskich, udających się na morskie wybrzeże Polski przez obszar W. M. Gdańska, będą oni zwolnieni od rewizji celnej i paszportowej w specjalnych, przeznaczonych do tej komunikacji, pociągach, pod warunkiem, że podróżnym takim nie wolno będzie wychodzić z pociągów na obszarze W. M. Gdańska. O powyższem nastąpią specjalne zawiadomienia w prasie.

Poza komunikacjami sąsiedzkiemi, w uwzględnieniu potrzeby nawiązania stosunków pomiędzy Polską i innemi państwami zagranicznemi i umożliwienia bezpośredniego przejazdu podróżnym, udającym się na zachód Europy, wprowadzono w życie następujące bezpośrednie komunikacje zagraniczne: Polska — Austrja, Polska — Węgry, Polska — Włochy, Polska—Szwajcarja i Polska—państwa północne (Danja, Szwecja i Norwegja).

6. Komunikacja osobowa Polska — Austrja. W celu umożliwienia bezpośredniej odprawy osób i bagażu w wymienionej komunikacji wprowadzono w życie od dnia 10 lipca 1925 r. bezpośrednią taryfę pomiędzy Polską, W. M. Gdańskiem a Austrją tranzytem przez Czechosłowację i ogłoszono ją jednocześnie w Monitorze Polskim. Taryfa ta, jak i poprzednie, jest zbudowana przeważnie na podstawie wewnętrznych przepisów regulaminowych kolei, uczestniczących w tej komunikacji z uwzględnieniem niektórych wspólnych postanowień Konwencji Międzynarodowej, i opracowana jest w formie rozdzielczej, przyczem opłaty za odcinki P. K. P. wyrażone są w złotych, za odcinki zaś tranzytowe kolei czeskosłowackich i austrjackich kolei związkowych opłaty te podane są w szylingach. Pobieranie opłat za przewóz osób i bagażu uskutecznia się w walucie kraju wysłania na podstawie każdorazowo ustalanego kursu kolejowego.

Bezpośrednie bilety wydaje się w tej komunikacji przez najkrótszą i najdogodniejszą linję magistralną, obsługiwaną przez pociągi osobowe i pośpieszne, mające bezpośrednie połączenie pomiędzy Warszawą, Lwowem, Krakowem i Katowicami z Wiedniem przez Dziedzice — Petrovice u Bohumina — Břeclava — Bernhardsthal — Wiedeń.

Do taryfy tej włączono narazie 50 najważniejszych stacyj P. K. P. i 30 stacyj związkowych kolei austrjackich.

W wyżej wymienionych komunikacjach sąsiedzkich, jak również w komunikacji z Austrją, wydawane są wyłącznie bezpośrednie bilety kartonowe (typu Edmonsona), z wyszczególnieniem na nich stacji wyjazdu, stacji przeznaczenia, szczegółowej marszruty, okresu ważności biletów i ceny za przejazd.

7. Komunikacja osobowa Polska — Węgry. Bezpośrednia taryfa na przewóz osób i bagażu w komunikacji tej tranzytem przez Czechosłowację, lub też przez Czechosłowację i Austrję, weszła w życie z dniem 15 kwietnia 1926 r. W komunikacji tej wydaje się bezpośrednie bilety książeczkowe przez niżej wyszczególnione przejścia graniczne, a mianowicie:

1. Zebrzydowice — Petrovice u Bohumina,

a) tranzytem przez Czechosłowację i Austrję przez

1. Zebrzydowice — Petrovice u Bohumina — Břeclava — Bernhardsthal — Wiedeń Ostbf. — Nickelsdorf — Hegyeshalom,

b) tranzytem przez Czechosłowację przez

2. Zebrzydowice — Petrovice u Bohumina — Žilina — Sered' — Nove Zamký — Komarno — Komarom,

3. Zebrzydowice — Petrovice u Bohumina — Žilina — Sered' — Helemba — Szob.

4. Zebrzydowice — Petrovice u Bohumina — Vrutky — Filakovo — Šatoroš — Somoskoújfalu,

5. Cieszyn — Český Těšin — Žilina — Sered' — Nove Zamký — Komarno — Komarom.

6. Cieszyn—Český Těšin—Žilina—Sereď—Helemba—Szob,

7. Cieszyn — Český Těšin — Vrutký — Filakovo — Šataroš — Somoskoújfalu,

8. Muszyna—Čirč (Orlov na Slovensku)—Košice—Kelmecs (Čana)—Hidasnemeti,

9. Łupków —Vydraň (Medzilaborce) — Legina Michalany — Slovenske Nove Mesto—Satoraljaújhely,

10. Ławoczne— Skotarský—Baťu—Čop—Slovenske Nove Mesto—Satoraljaújhely,

11. Ławoczne—Skotarský—Baťu—Čop—Zahony.

Ze względu na niezupełnie dogodne połączenia pomiędzy południową częścią Polski a Węgrami przez Czechosłowację większa część ruchu osobowego skierowana została przez Zebrzydowice na Wiedeń oraz przez Zebrzydowice via Helemba—Szob.

Bezpośrednie opłaty za przewóz osób i bagażu wyrażone zostały w powyższej taryfie za przestrzenie P. K. P. w złotych, za przestrzenie kolei austrjackich i czeskosłowackich w koronach czeskosłowackich i za przestrzenie kolei węgierskich w pengö, pobiera się je zaś w krajach wyjazdu w miejscowej walucie, po przeliczeniu walut taryfowych według każdorazowo obowiązującego kursu kolejowego. Do taryfy tej włączono narazie 25 najważniejszych stacyj polskich i 15 najważniejszych stacyj węgierskich.

8. Komunikacja osobowa pomiędzy Polską a Włochami

Dla bezpośredniej odprawy osób i bagażu w tej komunikacji wprowadzono z dniem 1 maja r. b. w życie i ogłoszono w Monitorze Polskim nową taryfę, obejmującą całokształt komunikacyj bezpośrednich z Polski do Włoch przez 20 przeróżnych dróg przejazdu i punktów granicznych, wiodących tranzytem:

1. przez Niemcy—Szwajcarję,
2. „ „ —Austrję,
3. „ „ —Czechosłowację i Austrję,
4. „ „ „ —Niemcy i Austrję,
5. „ Czechosłowację—Austrję,
6. „ „ „ i Jugosławję,
7. „ „ —Węgry i Jugosławję.

Narazie, aż do czasu wydrukowania bezpośrednich biletów książeczkowych, na przejazd wyżej wymienionemi marszrutami wydaje się bilety bezpośrednie w tej komunikacji wyłącznie w kierunku via Dziedzice — Zebrzydowice — Petrovice u Buhumina —Břeclava—Bernhardsthal—Wiedeń —Leoben—Klagenfurt—Villach—Tarvisio (Venezia).

Do taryfy tej włączono następujące stacje P. K. P.: Bielsko, Danzig Hbf., Dziedzice, Kraków, Lwów, Warszawa Gł., Łódź Fabr., Katowice, Podwołoczyska, Śniatyn-Załucze, Stołpce, Turmont, Wilno, Zdołbunów, Ławoczne, Cieszyn, Zduny, Rawicz, Poznań i Zbąszyń oraz niżej podane stacje włoskich kolei państwowych: Abbazia-Mattuglie, Bagni-di-Montecatini, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Roma, S. Remo, Trieste, Venezia, Ventimiglia, Viareggio, Fiume, Gorizia, Pola, Postumia-Grotte i Pietro del Carso.

Bilety bezpośrednie w tej komunikacji wydają ważniejsze stacje P. K. P., jak to: Warszawa Gł., Łódź F., Katowice, Kraków, Lwów, Poznań, Wilno, Gdańsk, do najważniejszych stacyj włoskich, mianowicie: Wenecja, Rzym, Florencja, Neapol, Medjolan, Genua, Ventimilja, Triest i Fiume, pozatem stacja Warszawa Główna sprzedawać będzie bezpośrednie bilety do wszystkich bez wyjątku stacyj włoskich, wyszczególnionych w taryfie, wreszcie następujące polskie stacje graniczne, jak to: Dzedzice, Zbąszyń, Rawicz, Zduny, Ławoczne, Cieszyn, Śniatyn-Załucze, Stołpce, Zdołbunów, Podwołoczyska i Turmont wydawać będą również bilety bezpośrednie do Wenecji, Medjolanu, Rzymu, Triestu, Genui i Fiume, aby w ten sposób ułatwić podróż osobom, udającym się do Włoch ze stacyj polskich, położonych w bliskości wyszczególnionych stacyj granicznych, a nie włączonych do taryfy bezpośredniej; prócz tego kombinacja powyższa umożliwia bezpośrednią odprawę osób i bagażu w kierunku ze Związku S. R. R., Łotwy, Estonji, Rumunji i Prus Wschodnich na wyżej wymienionych stacjach granicznych.

Opłaty taryfowe wszystkich kolei, uczestniczących w tej komunikacji, opracowano również systemem rozdzielczym i wyrażono je w jednej

walucie taryfowej, mianowicie w dolarach St. Zj. A. P. po odpowiedniem przerachowaniu wewnętrznych stawek taryfowych tych kolei, przyczem opłaty taryfowe P. K P. i włoskich kolei państwowych ustalono w czterech różnych serjach: a), b), c) i d) na wypadek podniesienia się złotego lub liry włoskiej.

Należność za przejazd osób oraz przewóz bagażu pobiera się, jak zwykle we wszystkich innych komunikacjach z zagranicą, w walucie kraju wyjazdu czy wysłania po przeliczeniu dolarów na walutę miejscową według każdorazowo obowiązującego kursu kolejowego.

Bezpośrednie bilety tej komunikacji są książeczkowe, składają się one z okładki, kuponu biletu dziecięcego, oraz oddzielnych kuponów na przejazd kolejami poszczególnych krajów. Dla informacji podróżnych bilety te zawierają krótki wyciąg przepisów przewozowych o obowiązkach kolei względem podróżnego oraz o postanowieniach, do których podróżni powinni się zastosować.

Czasokres ważności tych biletów wynosi 30 dni.

Przy przejeździe statkami przez jezioro Czterech Kantonów i przez jezioro Thun (w komunikacji przez Szwajcarję) bilety kolejowe I i II klasy upoważniają do zajęcia na statku miejsca I klasy, bilety zaś klasy III-ej — miejsca klasy II-ej. W komunikacji powyższej odprawa podróżnych odbywa się wyłącznie za biletami ważnemi na pociągi pośpieszne.

Bagaż wysyła się wprost do stacji przeznaczenia za bezpośredniemi kwitami bagażowemi drogą, wskazaną na bilecie. Jeżeli bilet opiewa na kilka dróg przejazdu do wyboru, wtedy podróżny obowiązany jest osobicie wskazać ekspedytorowi bagażowemu, którą drogą ma zamiar jechać i tą drogą wysyła się bagaż.

9. Komunikacja pomiędzy Polską a Szwajcarją.

W komunikacji tej obowiązuje bezpośrednia taryfa na przewóz osób i bagażu pomiędzy stacjami kolei szwajcarskich z jednej strony a stacjami kolei polskich, czeskosłowackich, węgierskich, rumuńskich, serbsko-kroacko-słoweńskich i włoskich z drugiej strony.

Taryfę tę wprowadzono w życie od 1 maja 1925 r. z równoczesnem ogłoszeniem jej w Monitorze Polskim. Jest ona również ułożona systemem rozdzielczym. Opłaty taryfowe za wszystkie odcinki uczestniczących w tej komunikacji kolei wyrażone zostały we frankach szwajcarskich w kilku serjach na wypadek zmiany kursu walut krajów wysłania w stosunku do waluty szwajcarskiej, gdyż należności za przewóz osób i bagażu pobiera się w walucie miejscowej każdego kraju wysłania.

Bezpośrednia odprawa osób uskutecznia się w tej komunikacji na podstawie podobnych biletów książeczkowych, jak w komunikacji polsko-włoskiej, ważnych tylko na pociągi pośpieszne i opiewających na drogę przejazdu via Dziedzice-Zebrzydowice-Petrovice u Bohumina—

—Salzburg / Selzthal —Bischoffshofen – Buchs.

Břeclava—Bernhardsthal—Wien—

—Salzburg—München—Lindau See.

Podróżni, jadący w tej komunikacji w bezpośrednim wagonie Warszawa Gł. — Bazylea (Basel), nie potrzebują przesiadać się w Wiedniu.

W czasie podróży można przerywać podróż pod warunkami, podanemi w wyciągu z przepisów przewozowych, dołączonych do każdego biletu, jako jego nieodłączna część składowa. P. K. P. wydaje bezpośrednie bilety od stacji Dziedzice, Katowice, Kraków, Łódź Fabr., Lwów, Śniatyn-Załucze, Wilno do Bazylei (Basel) i Zürichu, od stacji zaś Warszawa Gł. do stacyj Bazylea (Basel), Bern Hbf. Davos—Platz, Genève – Cornavin (Genewa), St. Moritz/(Pontresina)/Zuoz i Zürich; w ten spo-

sób stolica została połączona z najważniejszemi miastami i miejscowościami Szwajcarji. Podróżni zaś wyjeżdżający z innych stacyj, nie włączonych do taryfy bezpośredniej, mają możność nabycia bezpośredniego biletu i nadania bezpośrednio bagażu od stacji pogranicznej Dziedzice do Zürichu Hbf., tego serca komunikacyjnego Szwajcarji, z którego rozchodzą się arterje kolejowe do wszystkich jej kantonów oraz zagranicę.

Na podstawie taryfy, o której mowa, odbywa się również bezpośredni przewóz podróżnych i bagażu w komunikacji Szwajcarja-Rumunja tranzytem przez Polskę drogą: Zebrzydowice — Dziedzice — Kraków — Lwów — Stanisławów—Śniatyn - Załucze—Grigore Ghica Voda.

10. Komunikacja osobowo-bagażowa pomiędzy Polską a państwami północnemi.

Z dniem 15 maja 1927 r. weszła w życie taryfa na przewóz osób i bagażu pomiędzy Polską i W. M. Gdańskiem z jednej strony a Danją, Szwecją i Norwegją z drugiej strony z równoczesnem ogłoszeniem o tem przez Ministerstwo Komunikacji w Monitorze Polskim oraz w gdańskiej prasie urzędowej przez Dyrekcję Kolei Państwowych w Gdańsku.

Taryfa ta daje możność podróżnym w obu kierunkach nabywania bezpośrednich biletów i bezpośredniego nadawania bagażu od i do stacyj polskich kolei państwowych: Gdańsk (Danzig Hbf.) Gdynia, Katowice, Kraków, Lwów, Łódź K., Poznań, Puck, Stołpce, Warszawa Gł. i Zbąszyń od i do stacyj: duńskich — Gjedser, Kjöbenhavns Boulevardbane (Kopenhaga), Kjöbenhavns Boulevardbane lub Havn (Kopenhaga Port); szwedzkich — Göteborg B.s., Malmö C., Malmö F. lub Malmö Hamn, Stockholm C. i Trälleborg F. oraz norweskiej — Oslo.

W komunikacji tej wydaje się specjalne bilety kartkowe, ważne tylko na pociągi pośpieszne. Czasokres ważności biletów 30 dni. Do cen biletów i opłat za przewóz bagażu wliczone zostały opłaty, przypadające za przejazd lub przewóz drogą morską statkami parowemi (ferry-boats) z Warnemünde do Gjedser, z Kopenhagi do Malmö oraz z Sassnitz do Trelleborga.

Za używanie jednak bezpośrednich wagonów Berlin—Stockholm lub Oslo i odwrotnie na szlakach w kierunku południowym od Trelleborga oraz bezpośrednich wagonów Berlin — Kopenhaga i odwrotnie uiszcza się dopłatę osobną, a bilety zamawia na dworcach w Berlinie lub w Stockholmie, Oslo i Kopenhadze.

Opłaty za przejazd czy przewóz wyrażone są według obowiązujących stawek taryf wewnętrznych krajów, uczestniczących w tej komunikacji,

1) za przestrzenie kolei polskich w złotych,

2) za przestrzenie kolei niemieckich i duńskich (w komunikacji z Danją) w koronach duńskich,

3) za przestrzenie kolei niemieckich i szwedzkich (w komunikacji ze Szwecją i Norwegją) w koronach szwedzkich. Należności za przejazd lub przewóz uiszcza się w walucie kraju wyjazdu lub nadania po przeliczeniu walut obcych na krajowe według każdorazowo obowiązujących kursów kolejowych.

Na kolejach szwedzkich i norweskich wagony klasy I-ej chodzą tylko w pociągach nocnych i są urządzone jako wagony sypialne.

Korzystanie z wagonów sypialnych jest dozwolone tylko po wykupieniu biletu na miejsce sypialne.

Pomiędzy Kopenhagą a Malmö bilety bezpośrednie ważne są na przejazd promami parowemi duńskich i szwedzkich kolei państwowych tudzież statkami parowemi Towarzystwa Żeglugi Parowej „Öresund“. Bilety na przejazd z Malmö F. do Kopenhagi (Boulevardbane) ważne są

wyłącznie na promy parowe. Bilety na przejazd z Malmö Hamn i z Kopenhagi Havn ważne są wyłącznie na statki Towarzystwa Żeglugi Parowej „Öresund“.

11. Komunikacja z zagranicą pociągiem „Nord-Express“

Bezpośrednia odprawa osób i bagażu pociągiem luksusowym „Nord-Express“ odbywać się będzie z zagranicą zasadniczo na podstawie taryf bezpośrednich, które obowiązywać będą pomiędzy Polską a państwami, przez które pociąg ten przebiega.

Dotychczas taka odprawa bezpośrednia możliwa jest pomiędzy Polską a Niemcami.

Ponieważ dotychczas nie weszły jeszcze w życie bezpośrednie taryfy osobowo-bagażowe pomiędzy Polską z jednej a Francją, Belgja, i Anglją z drugiej strony (co ma nastąpić wkrótce), przeto podróżnych i ich bagaż przewozi się obecnie w pomienionych komunikacjach na podstawie specjalnego porozumienia pomiędzy zarządami kolejowemi wyszczególnionych państw oraz na mocy umowy, zawartej pomiędzy temi zarządami a Międzynarodowem Towarzystwem Wagonów Sypialnych.

W komunikacji pomiędzy Polską a Francją, Belgją i Anglją w obu kierunkach bezpośrednie bilety książeczkowe I klasy sprzedają wyłącznie Agentury M. T. W. S.

Opłatę za przejazd pobiera się według kolejowych taryf wewnętrznych państw, biorących udział w tej komunikacji (za przestrzenie P. K. P. oblicza się opłaty, jak na pociąg pośpieszny bez 50 % dodatku na pociąg luksusowy). Ponadto T-wo W. S. pobiera osobną dopłatę za miejsca sypialne oraz za zamówienie tych miejsc, której wysokość wskazana jest w „Guide des Grands Express de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits“, wychodzącym co miesiąc nakładem M. T. W. S. i znajdującym się w Agenturach tego Towarzystwa.

Z pociągu „Nord-Express“ korzystać mogą również podróżni, udający się do stacyj niemieckich, położonych na linji przebiegu tego pociągu, mianowicie: Aachen S. (Aix-la-Chapelle), Köln, Düsseldorf, Essen, Dortmund, Hannover, Berlin, Frankfurt/Oder i Stentsch. Podróżnych tych odprawia się na podstawie biletów bezpośrednich klasy I, obowiązujących w komunikacji polsko-niemieckiej oraz sypialnych biletów na miejsca sypialne.

Posłowie i senatorowie na podstawie swych legitymacyj lub osoby, posiadające wydane przez Ministerstwo Komunikacji bezpłatne bilety okresowe kl. I, imienne ważne na pociągi pośpieszne lub bezpłatne bilety kl. I okresowe, zaopatrzone w stempel „ważny na pociągi pośpieszne“, korzystać mogą również z tego pociągu na linjach P. K. P. na zasadzie powyższych dowodów pod warunkiem wykupienia w M. T. W. S. biletu specjalnego na miejsce sypialne.

Bagaż odprawia się wprost tylko do jednej z wyżej wskazanych stacyj niemieckich na zasadzie bezpośredniej taryfy polsko-niemieckiej, do innych stacyj wyłącznie do pierwszej granicznej stacji niemieckiej Stentsch za kwitami bagażowemi, ustalonemi dla pomienionej komunikacji, stamtąd zaś dalej na podstawie istniejących taryf bezpośrednich pomiędzy Niemcami z jednej a Francją, Belgją i Anglją z drugiej strony.

Pociąg Nord-Express według naszego letniego, obowiązującego od 15/V. 1927 r. rozkładu jazdy kursuje pomiędzy Warszawą a Paryżem, Calais i Ostendą w obydwu kierunkach trzy razy w tygodniu, mianowicie odchodzi z Warszawy 9.45 i przychodzi do Warszawy o 21.25 w poniedziałki, środy i piątki.

W poniedziałek ma połączenie z pociągiem Nord-Express pociąg transsyberyjski (odchodzi ze Stołpców w niedzielę), a w piątek po-

ciąg Nord-Express przedłuża się jako pociąg transsyberyjski do Niegorełoje.

12. Zagraniczne taryfy osobowe tranzytem przez Polskę.

Prócz wyszczególnionych bezpośrednich taryf na przewóz osób i bagażu pomiędzy Polską a zagranicą istnieją jeszcze bezpośrednie taryfy pomiędzy państwami obcemi tranzytem przez Polskę, a mianowicie:

1) „Taryfa bezpośrednia dla komunikacji pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec przez obszar odstąpiony Polsce przez Niemcy oraz przez obszar W. M. Gdańska. Dział A: Przewóz osób, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych“, ważna od 1 czerwca 1922 r.

Taryfa ta opracowana jest na podstawie Konwencji między Polską i W. M. Gdańskiem a Niemcami w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, podpisanej w Paryżu 21 kwietnia 1921 r.

Na podstawie owej taryfy uskutecznia się bezpośrednia odprawa osób i bagażu w komunikacji uprzywilejowanej przez następujące drogi przejazdu:

a) Lauenburg — Gdańsk — Tczew — Marienburg,

b) Chojnice — Tczew — Marienburg,

c) Schneidemühl — Bydgoszcz — Toruń — Deutsch Eylau.

Opłaty za całą przestrzeń przejazdu lub przewozu obliczone są według taryfy niemieckiej.

Przejazd podróżnych, przewóz bagażu i przesyłek nadzwyczajnych odbywa się w pociągach lub częściach pociągu, które przebiegają przez obszar Polski jako zamknięte. Podróżni i ich bagaż i przesyłki nadzwyczajne w pociągach tych lub ich częściach nie podlegają rewizji celnej. Prócz tego podróżni nie podlegają również rewizji paszportowej. Przerywać podróży ani wychodzić z wagonów na tranzytowym obszarze polskim nie wolno.

2) „Taryfa na przewóz osób i bagażu w komunikacji pomiędzy Niemcami a Rumunją tranzytem przez Polskę (zeszyt C)“, ważna od 1 listopada 1924 r.

Przewóz osób i bagażu w komunikacji niniejszej odbywa się przez następujące odcinki polskich kolei państwowych:

1) $\frac{\text{Chorzów gr. Państwa}}{\text{Beuten Landesgrenze}}$ — Katowice — Kraków — Lwów — Stanisławów — Śniatyn-Załucze (Grigore Ghica Voda);

2) $\frac{\text{Zbąszyń gr. Państwa}}{\text{Stentsch Landesgr.}}$ — Poznań — Skalmierzyce — Warszawa — Rozwadów — Lwów — Stanisławów — Śniatyn-Załucze (Grigore Ghica Voda;

3) $\frac{\text{Grajewo gr. Państwa}}{\text{Prostken Landesgr.}}$ — Brześć — Kowel — Sapieżanka — Lwów Stanisławów — Śniatyn-Załucze (Grigore Ghica Voda),

według polskich przepisów taryfowych oraz przepisów szczególnych, w taryfie tej zawartych. Stawki taryfowe wyrażone są we frankach złotych według kursu 1 dolar = 5.18 fr. zł.

3) „Taryfa na przewóz osób i bagażu w komunikacji bezpośredniej pomiędzy Austrją a Rumunją tranzytem przez Czechosłowację i Polskę“, obowiązująca od 1 lipca 1925 r.

Przewóz osób i bagażu przez obszar polski odbywa się na podstawie wewnętrznych przepisów przewozowych oraz postanowień szczególnych, w taryfie rzeczonej zawartych, tranzytową drogą:

Petrovice u Bohumina — Zebrzydowice (gr. Państwa) — Trzebinia — Kraków—Lwów—Stanisławów — Śniatyn-Załucze (gr. Państwa) — Grigore Ghica Voda.

Stawki taryfowe wyrażone są również we frankach złotych.

Stale rozwijające się komunikacje osobowe pomiędzy Polską a państwami obcemi oraz wzmagająca się potrzeba nawiązywania wzajemnych stosunków przemysłowo-handlowych nietylko pomiędzy państwami europejskiemi, lecz również i z dalekim Wschodem, wymagają dalszych prac nad wprowadzeniem w życie nowych taryf bezpośrednich, umożliwiających bezpośredni przewóz osób, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych nietylko z Polski i do Polski, lecz także tranzytem przez Polskę.

Ministerstwo Komunikacji, uznając za konieczne iść w kierunku tego rozwoju i żywotnych potrzeb kraju, bierze obecnie udział w pracach nad wprowadzeniem w życie ośmiu nowych taryf bezpośrednich; a mianowicie:

1) Anglja / Belgja / Francja — Polska / Państwa Bałtyckie

2) Anglja / Holandja — Polska / Państwa Bałtyckie.

3) Związek S. R. R. — Niemcy,

4) Związek S. R. R. — Czechosłowacja,

5) Związek S. R. R. — Austrja,

6) Związek S. R. R. — Włochy,

7) Związek S. R. R. — Polska,

8) Europa centralna — Daleki Wschód,

9) Czechosłowacja — Rumunja tranzytem przez Polskę.

Wyszczególnione wyżej taryfy mają wejść w życie w roku bieżącym.

Program inwestycyj polskiej marynarki handlowej.

Zagadnienie marynarki handlowej w Polsce ma za sobą w okresie powojennym już pewną historję. Od chwili odzyskania przez Polskę skrawka morza zagadnienie to przez cały czas było aktualne, lecz nie było dawniej przez Rządy doceniane. Brak inicjatywy prywatnej z powodu szczupłości kapitałów w Polsce był przyczyną, że przez siedem lat nie stworzono własnej, polskiej marynarki handlowej. Rząd obecny, doceniając w całej pełni znaczenie posiadania własnej floty handlowej, zdecydował się na utworzenie ojczystej floty kosztem Skarbu Państwa. Czekać dłużej na powstanie floty prywatnej nie było można, i jasne było, że tą drogą nie osiągnie się żadnych pozytywnych rezultatów. To też Rząd Marszałka Piłsudskiego, jak już zaznaczyliśmy, przystąpił do realizacji opracowanych projektów utworzenia floty handlowej kosztem Skarbu, jednocześnie zaś postawił sobie za zadanie popierania w dalszym ciągu każdej zdrowej inicjatywy prywatnej.

Projekt rządowy przewidywał w pierwszym okresie stworzenie następujących linij:

1) linji pasażerskiej przybrzeżnej dla komunikacji pomiędzy portami polskiego wybrzeża i Gdańska;

2) linji dzikiej dla przewozu masowych ładunków pomiędzy portami morza Bałtyckiego i Europą zachodnią;

3) linji angielskiej dla przewozu emigrantów i artykułów żywnościowych do portów angielskich;

4) linji śródziemnomorskiej towarowej.

Z powyższego programu dotychczas zostały zrealizowane dwa pierwsze punkty, t. j. linja pasażerska przybrzeżna i linja dzika towarowa.

Dla linji pasażerskiej przybrzeżnej zamówiono dwa statki salonowe. Statki te buduje Stocznia Gdańska za cenę £ 26.000 za każdy. Statki pasażerskie obsługiwać będą jedynie linję Gdańsk — Sopot — Gdynia— Hel — Jastarnia, nie będą jednak w stanie obsługiwać wewnętrznej części zatoki Puckiej. Tu pozostaje pole do działania dla inicjatywy prywatnej. O ile do wiosny roku przyszłego linja ta, wymagająca zaledwie 2-ch większych morskich motorówek, nie powstanie, Rządowi nie pozostanie nic innego, jak stworzenie tej komunikacji.

Drugi punkt programu rozbudowy floty handlowej został również już zrealizowany. Rząd zakupił zimą 5 statków towarowych o pojemności około 3.000 tonn ładunkowych każdy. Przystępując do stworzenia tej linji, Rządowi nadarzyła się sposobność kupienia statków, wybudowanych w r. 1925 i 1926 z których to statków dwa ostatnie jeszcze wcale nie były w ruchu. Statki te były budowane w stoczni francuskiej, Chantiers Navals Français w Bleinville. Statki kupiono po cenie £ 30.000 za każdy, t. j. po cenie około 10 £ za tonnę nośności, stanowi to mniej więcej połowę obecnych cen rynkowych na nowe statki, budowane na zamówienie. Statki nowonabyte tak co do tonażu, jak i co do urządzeń i mechanizmów, najzupełniej odpowiadają nowoczesnym wymogom. Polska flota handlowa została ostatnio powiększona przez statek „Warta“, który został przyjęty do marynarki wojennej. Jest to parowiec typu czysto towarowego o możności ładunkowej około 4.000 tonn. Będzie on służył do przewozu towarów masowych pomiędzy Polską a zachodnią Europą. Oprócz tego Rząd kupuje obecnie jeszcze jeden statek 1.000 tonnowy. Statek ten jest nowy, leży jeszcze w stoczni w Holandji i będzie nabyty za cenę £ 12.500. Statek ten przeznaczony będzie do przewozu ładunków masowych, cenniejszych, które są wywożone w mniejszych partjach do 1.000 tonn (np. cukier i zboże). Odbywać on będzie podróże również po Bałtyku i morzu Niemieckiem.

W celu eksploatacji wszystkich wymienionych statków, nabytych przez Rząd, stworzone zostało przedsiębiorstwo państwowe „Żegluga Polska“, rządzące się własnym statutem, autonomicznie na zasadach handlowych. Najwyższą władzą tego przedsiębiorstwa jest Minister Przemysłu i Handlu, władzę kierującą i nadzorczą wykonywa Rada Administracyjna. Załogę statków przedsiębiorstwa stanowią Polacy.

Przytoczony program rozbudowy floty handlowej przewiduje dalsze etapy—linję angielską i śródziemnomorską. Na pierwszem miejscu Rząd stawia linję angielską, gdyż uważa ją w chwili obecnej za konieczną tak ze względu na olbrzymi ruch emigracyjny z Polski przez porty angielskie do Ameryki, jak też ze względu na już istniejący i coraz bardziej rozwijający się ruch towarowy pomiędzy Polską a Anglją. O rozmiarach ruchu emigracyjnego świadczą następujące cyfry: w roku 1926 emigrowało do Ameryki Północnej i Południowej około 43.000 osób, w roku bieżącym, wobec zawarcia układu z Brazylją, wyemigruje co najmniej około 50.000 osób, z tego przez porty zachodnio - europejskie około 40.000 osób. Jeśli uwzględnimy, że koncesje, wydawane przez Rząd zagranicznym przedsiębiorstwom żeglugowym na przewóz emigrantów, przewidują, że w razie powstania polskiej linji pomocniczej, t. j. łączącej Polskę z portami zachodnio - europejskiemi, linja ta będzie miała pierwszeństwo w przewozie emigrantów, to jasne się staje, że statki polskie na brak pasażerów nie będą narzekały. Obok emigrantów statki polskie, kursujące w stałej regularnej komunikacji pomiędzy Polską a Anglją, a mające urządzenia chłodnicze, będą miały również i sporo ładunków bardzo cennych, opłacających wysokie frachty. Sfery rolnicze przewidują, że roczny eksport jaj do Anglji wyniesie około 30.000 tonn, bekonów—30-40.000 tonn i masła od 6-10.000 tonn, nie bio-

rąc pod uwagę drobiu w stanie bitym, którego eksport dość znaczny należy przewidywać. Eksport ten tylko wówczas będzie mógł się należycie rozwinąć, jeśli zostanie zorganizowana stała, regularna komunikacja. Dzisiejszy stan rzeczy eksportu tych artykułów jest niezadowalający. Statki angielskie, utrzymujące obecnie tę komunikację, rozpoczynają swe podróże z Rewla czy też Rygi i przychodzą do Gdańska częstokroć już z pełnemi ładowniami tak, że dla polskiego ładunku braknie miejsca. Z tych też względów towar polski jest upośledzony, gdyż o punktualności w dostawie mowy być nie może. Jedynem wyjściem z tej nienormalnej sytuacji jest stworzenie stałej komunikacji z Anglją z punktem wyjścia w Gdyni. Plan stworzenia takiej linji już opracowano i projektuje się nabycie na ten cel co najmniej 4-ch statków o pojemności około 3.500 tonn ładunkowych; statki te mają być zaopatrzone w nowoczesne chłodnie i pomieszczenia pasażerskie na 500 emigrantów w wygodnych kabinach.

Ostatni punkt programu przewiduje stworzenie linji śródziemnomorskiej. Linja śródziemnomorska powinna łączyć Polskę z wszystkiemi krajami zachodnio-europejskiemi i położonemi nad morzem Śródziemnem, a ponadto będzie łączyła poszczególne te kraje między sobą.

Do linji śródziemnomorskiej ze względów gospodarczych przywiązuje się wielkie znaczenie, i, o ile nie znajdzie się kapitał prywatny, któryby linję taką rdzennie polską stworzył, Rząd zdecydowany jest przejąć inicjatywę w swe ręce.

Linja ta dla interesów gospodarczych Polski jest wprost niezbędna, gdyż ożywione stosunki gospodarcze łączą Polskę, jak z państwami bałkańskiemi i Turcją, tak też z krajami śródziemnomorskiemi. Obecnie opracowany został konkretny program rozbudowy rządowej floty handlowej w okresie 5-letnim. Program ten przewiduje budowę następującego tonnażu:

1. 1 małego statku pasażerskiego do żeglugi przybrzeżnej z pomieszczeniem (siedzącem) na około 250 pasażerów);
2. 4-ch statków towarowo-pasażerskich o pojemności około 3.500 tonn każdy dla linji angielskiej;
3. 4-ch statków towarowych o pojemności około 4.000 tonn każdy dla linji śródziemnomorskiej;
4. 2-ch statków 1.000-tonnowych do żeglugi na morzu Bałtyckiem;
5. 3-ch statków 3.000-tonnowych;
6. 10 statków rybackich do połowu na morzu Niemieckiem.

Program ten obejmuje okres 5-letni i kosztować będzie około £ 1,200.000.

Naogół stwierdzić należy, że Rząd obecny docenia znaczenie własnej floty handlowej dla rozwoju życia gospodarczego Polski. Pewien krok naprzód już został uczyniony. Polska marynarka handlowa, która na początku roku zeszłego liczyła około 2.000 tonn, zwiększyła się do chwili obecnej o przeszło 28.000 tonn, pozatem przewidziana jest znaczna, jak na stosunki polskie, dalsza jej rozbudowa.